Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12536**
19. Wahlperiode 21.08.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Danyal Bayaz, Lisa Paus, Matthias Gastel, Katharina Dröge, Annalena Baerbock, Dr. Bettina Hoffmann, Dieter Janecek, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Tabea Rößner, Corinna Rüffer, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anpassung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)

Seit dem 1. September 2018 werden Spritverbrauch und CO_2-Ausstoß bei erstzugelassenen Pkw grundsätzlich nicht mehr auf Grundlage des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), sondern mittels der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt. Das WLTP-Messverfahren bildet im Vergleich zur NEFZ-Messung realitätsnähere und damit oftmals höhere CO_2-Emissionswerte und Spritverbräuche ab. Da die Kfz-Steuer anhand des Hubraums und des CO_2-Ausstoßes berechnet wird, führt das neue WLTP-Verfahren auch zu einer in der Folge oft höheren Kfz-Steuer für erstzugelassene Neuwagen.

Trotz des neuen Messverfahrens müssen Autohändlerinnen und Autohändler gemäß Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) zur Verbraucherinformation weiterhin die oft niedrigeren NEFZ-Werte verwenden. Das betrifft die Angaben zu Spritverbrauch und CO_2-Emissionen auf dem sogenannten Pkw-Label, in Aushängen, in Leitfäden, in der Werbung (Print und Online), in Katalogen sowie für Angebote oder Ausstellungen im Internet. Die Autohändlerinnen und Autohändler haben lediglich die Möglichkeit, die WLTP-Werte freiwillig zusätzlich anzugeben. Diese Angaben müssen aber eindeutig getrennt von den NEFZ-Werten sein (vgl. www.pkw-label.de/pkw-label/umstellung-auf-wltp-informationen-fuer-haendler). Damit die WLTP-Werte zur Verbraucherinformation verpflichtend angegeben werden, muss die Pkw-EnVKV angepasst werden. Die EU-Kommission hat bereits am 31. Mai 2017 eine Empfehlung (2017/948) ausgesprochen. Danach sollten die Mitgliedstaaten bereits ab dem 1. Januar 2019 „dafür sorgen, dass lediglich die WLTP-Werte für Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen zur Verbraucherinformation verwendet werden“ (vgl. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017H0948&from=FR, Empfehlung 2, Seite 3). Obwohl die Empfehlung der EU-Kommission mehr als zwei Jahre zurückliegt, hat die Bundesregierung die Pkw-EnVKV noch immer nicht angepasst. Dies ist erst für Juli 2020 vorgesehen (vgl. www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/energieverbrauchskennzeichnung-von-pkw.html).

Die derzeitige Pkw-EnVKV täuscht nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller die Käuferinnen und Käufer nicht nur hinsichtlich des Spritverbrauchs und des CO_2-Ausstoßes. Da die Kfz-Steuer größtenteils höher ausfällt, als vor

dem Kauf durch die oft zu niedrigen CO_2-Werte suggeriert wird, fußt die Kaufentscheidung für einen Neuwagen dann auch auf falschen Informationen zu den laufenden Kosten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist der durchschnittliche CO_2-Ausstoß der in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Neuwagen in Deutschland
   a) nach WLTP-Messverfahren (bitte in g CO_2/km angeben und wenn möglich bitte zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln) bzw.
   b) nach NEFZ-Messverfahren bzw. nach der Umrechnung in die Werte nach NEFZ-Messverfahren (bitte in g CO_2/km angeben und wenn möglich bitte zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln)?
2. Wie hoch ist der CO_2-Ausstoß der fünf in diesem Jahr bislang am häufigsten erstzugelassenen Fahrzeugmodelle in Deutschland
   a) nach WLTP-Messverfahren (bitte in g CO_2/km angeben und wenn möglich bitte zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln) bzw.
   b) nach NEFZ-Messverfahren bzw. nach Umrechnung in die Werte nach NEFZ-Verfahren (bitte in g CO_2/km angeben und wenn möglich bitte zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln)?
3. a) Wie hoch ist die durchschnittliche Kfz-Steuer für die in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Neuwagen in Deutschland (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Pkw mit Ottomotor aufschlüsseln)?
   b) Wie hoch wäre die durchschnittliche Kfz-Steuer für die in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Neuwagen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung, wenn die CO_2-Werte nach dem NEFZ-Verfahren zugrunde gelegt würden (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Pkw mit Ottomotor aufschlüsseln)?
4. a) Wie hoch ist die durchschnittliche Kfz-Steuer für die fünf in diesem Jahr bislang am häufigsten erstzugelassenen Fahrzeugmodelle in Deutschland (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Pkw mit Ottomotor aufschlüsseln)?
   b) Wie hoch wäre die durchschnittliche Kfz-Steuer für die fünf in diesem Jahr bislang am häufigsten erstzugelassenen Neuwagen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung, wenn die CO_2-Werte nach dem NEFZ-Verfahren zugrunde gelegt würden (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Pkw mit Ottomotor aufschlüsseln)?
5. Warum hat die Bundesregierung die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung bisher noch nicht angepasst, sodass die Autohändlerinnen und Autohändler nicht mehr die NEFZ-Messwerte, sondern die WLTP-Werte für Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen zur Verbraucherinformation angeben müssen?
6. Wie sah der ursprüngliche Zeitplan der Bundesregierung für die Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung aus, und warum ist sie von diesem Zeitplan abgewichen (vgl. www.presseportal.de/pm/22521/4318502 und www.presseportal.de/pm/59243/4146355)?
7. Wie viele Autohändlerinnen und Autohändler machen nach Kenntnis der Bundesregierung von der freiwilligen zusätzlichen Angabe der WLTP-Werte zur Verbraucherinformation Gebrauch (bitte die absolute Anzahl und den prozentualen Anteil an allen Autohändlerinnen und Autohändlern angeben)?

8. a) Welche Möglichkeiten haben Autokäuferinnen und Autokäufer vor dem Autokauf nach Kenntnis der Bundesregierung, um sich über Spritverbrauch und CO_2-Emissionen von Neuwagen nach WLTP-Messverfahren zu informieren?

   b) Wie bewertet die Bundesregierung den Aufwand der potenziellen Autokäuferinnen und Autokäufer, um diese Möglichkeiten wahrzunehmen?

9. Inwiefern ist es für Käuferinnen und Käufer von Neuwagen nach Ansicht der Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass das Pkw-Label laut dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie dazu dient, die „langfristigen Betriebskosten in die Kaufentscheidung einbeziehen zu können“ (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/energieverbrauchskennzeichnung-von-pkw.html), mit diesem Label möglich, die langfristigen Betriebskosten abzusehen, obwohl die Kfz-Steuer für neuzugelassene Pkw und der Spritverbrauch nicht auf den von den Autohändlerinnen und Autohändlern angegebenen NEFZ-Werten, sondern auf den nicht verpflichtend anzugebenden WLTP-Werten basieren?

10. Werden die Käuferinnen und Käufer von Neuwagen durch die Angabe der NEFZ-Werte anstatt der für die Kfz-Steuer und den Spritverbrauch ausschlaggebenden WLTP-Werte zur Verbraucherinformation nach Pkw-EnVKV nach Einschätzung der Bundesregierung getäuscht?

    Wenn nein, warum nicht?

11. Sind der Bundesregierung Beschwerden von Käuferinnen und Käufern von Neuwagen bekannt, die sich für ein anderes Fahrzeug entschieden hätten, wenn sie die der Kfz-Steuer zugrunde gelegten WLTP-Werte anstatt der von Autohändlerinnen und Autohändlern veröffentlichten NEFZ-Werte vor Abschluss des Kaufes gekannt hätten (vgl. www.presseportal.de/pm/22521/4318502)?

Berlin, den 9. August 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333